

Aprilie 2026

Interviu cu Robert Lintescu

Nr. 29

GAZETA F1 ÎN ROMÂNIA



ETERNUL

În Formula 1 există campioni și există legende, iar Ayrton Senna se află într-o categorie aparte. Pentru mulți fani, el nu a fost doar un pilot extraordinar, ci o emoție, un simbol al pasiunii duse la limită și al dorinței de perfecțiune. Senna nu impresiona doar prin rezultate, ci prin modul în care pilota. Fiecare tur era o luptă, fiecare cursă o demonstrație de voință și talent pur. Dincolo de cască, era un om complex, profund și autentic, care a lăsat o amprentă unică asupra Formulei 1.

Copilul din São Paulo

Ayrton Senna s-a născut în 1960, în São Paulo, într-o familie înstărită care i-a oferit încă de mic acces la motorsport. Tatăl său i-a construit primul kart când avea doar patru ani, iar de acolo a început o relație care avea să-i definească viața.

Talentul său a fost evident încă din copilărie. În karting, Senna se remarcă nu doar prin viteză, ci și printr-un control ieșit din comun și o determinare rară pentru vârsta lui. Deși a câștigat numeroase titluri naționale, visul de a deveni campion mondial a început să prindă contur odată cu mutarea în Europa, acolo unde competiția era la cel mai înalt nivel.



SENN

DE ANDREAS

Ce îl făcea diferit

Ayrton Senna nu era doar rapid, era diferit. Avea o conexiune aproape instinctivă cu mașina, simțea limitele aderenței într-un mod pe care puțini piloți l-au avut vreodată. Pentru el, pilotajul nu era doar tehnică, ci un act de precizie și intuiție, dus la extrem. Ceea ce îl separa cu adevărat era capacitatea de a scoate maximum din orice monopost, indiferent de condiții. În calificări, devenea aproape de neatins, reușind tururi perfecte care păreau imposibile pentru ceilalți. Senna nu căuta doar să fie rapid, ci să fie absolut, să atingă acel punct în care nu mai există loc de îmbunătățire.



Maestrul ploii

Dacă exista un element în care Ayrton Senna părea invincibil, acela era ploaia. În condiții dificile, unde majoritatea piloților deveneau precauți, el părea să prindă și mai multă încredere. Vizibilitatea redusă și pista alunecoasă nu îl limitau, ci îi ofereau ocazia să-și arate talentul pur. Cursa de la Monaco din 1984 și cea de la Donington din 1993 sunt exemple perfecte. În ambele, Senna a reușit să depășească adversari mult mai bine echipați, demonstrând un control incredibil și o capacitate rară de a „citi” pista. Pentru fani, momentele lui în ploaie au devenit legendare, definindu-l ca unul dintre cei mai compleți piloți din istorie.

Perfecționism și obsesie

Ayrton Senna era obsedat de perfecțiune, nu se baza doar pe talentul nativ. Fiecare detaliu conta, fiecare tur era analizat, iar ideea de a fi „destul de bun” nu exista pentru el. Își împingea limitele constant, uneori dincolo de ceea ce părea posibil sau chiar sigur. Un exemplu clar este turul său de calificare de la Monaco 1988, când, după ce a obținut pole position cu un avantaj uriaș față de coechipierul său Alain Prost, Senna a spus că a intrat într-o stare aproape „transcendentală”, în care simțea că pilotează dincolo de controlul conștient. Paradoxal, tocmai această căutare a perfecțiunii l-a dus apoi la o greșală în cursă, când a lovit zidul în timp ce conducea confortabil. Pentru Senna, Formula 1 nu era doar un sport, ci o misiune personală de a atinge absolutul, chiar dacă asta însemna să riște totul.



Foto: foxsports.com.au

Latura spirituală

Dincolo de pilotaj, Ayrton Senna era profund influențat de credință și spiritualitate. Vorbea des despre relația sa cu Dumnezeu și despre cum simțea că performanțele sale pe pistă aveau o dimensiune mai mare decât simpla competiție. Pentru el, momentele de viteză extremă erau uneori descrise ca experiențe aproape mistice. După victorii sau calificări importante, Senna își exprima frecvent recunoștința, iar în interviuri explica faptul că își găsea liniștea și echilibrul în credință.

Senna dincolo de circuit

Dincolo de casă, Ayrton Senna era un om carismatic, dar și complex. Deși pe pistă era intens și uneori dur, în afara ei arăta o latură empatică și atentă față de cei din jur. Avea o relație specială cu fanii, mai ales cu cei din Brazilia, unde era privit ca un adevărat erou național. Un aspect mai puțin cunoscut în timpul vieții sale, dar devenit esențial după, a fost implicarea sa în acte caritabile. Senna a ajutat în mod discret copii și familii defavorizate, iar după moartea sa a fost înființată Fundația Ayrton Senna, care continuă această misiune. Astfel, moștenirea lui nu este doar sportivă, ci și umană.



Foto: thesefootballtimes.co

Eroul Braziliei

În Brazilia, Ayrton Senna a fost mai mult decât un sportiv, a fost un simbol național. Într-o perioadă dificilă din punct de vedere economic și social, victoriile lui ofereau un motiv de mândrie și speranță pentru milioane de oameni. Fiecare cursă câștigată era trăită ca o victorie a întregii țări. Momente precum victoria de la Interlagos din 1991, când a câștigat aproape fără forță în brațe, au devenit legendare. Senna nu a abandonat niciodată, iar această determinare a rezonat profund cu fanii. Pentru brazilienii, el nu era doar un campion, ci un erou care reprezenta ambiția, lupta și dorința de a reuși.

Imola 1994

Weekendul de la Imola din 1994 rămâne unul dintre cele mai întunecate din istoria Formulei 1. După accidentele grave ale lui Rubens Barrichello și Roland Ratzenberger, atmosfera era deja apăsătoare, iar Senna simțea pericolul. În dimineața cursei, era vizibil afectat, dar a ales să urce în monopost. Accidentul din turul 7, la Tamburello, a șocat întreaga lume. Moartea lui Senna nu a fost doar pierderea unui campion, ci un moment care a schimbat fundamental Formula 1. În urma tragediei, siguranța a devenit prioritatea absolută, iar sportul nu a mai fost niciodată la fel. Imola 1994 nu a fost doar un final tragic, ci un punct de cotitură care a redefinit modul în care Formula 1 își protejează piloții.

Foto: foxsports.com.au



Legenda de azi

Ayrton Senna nu este amintit doar pentru cele trei titluri mondiale sau pentru recordurile sale, ci pentru impactul profund pe care l-a avut asupra F1. Stilul său, intensitatea și modul în care trăia fiecare moment l-au transformat într-un reper pentru generații întregi de piloți. Moștenirea lui merge dincolo de rezultate. Senna a inspirat prin pasiune, disciplină și autenticitate, iar pentru mulți rămâne definiția pilotului complet. Chiar și astăzi, numele său continuă să fie sinonim cu excelența și emoția pură din Formula 1.



Foto: britannica.com

Ayrton Senna a lăsat în urmă statistici care reflectă perfect statutul său de legendă. În doar 161 de curse, a obținut 41 de victorii, 65 de pole position-uri și 80 de podiumuri, câștigând de 3 ori titlul mondial (1988, 1990, 1991). Ceea ce impresionează cel mai mult este dominația sa în calificări. Mult timp după retragerea sa, Senna a rămas recordman absolut la pole-uri, un indicator clar al vitezei sale pure. În plus, raportul său între curse și pole-uri rămâne unul dintre cele mai impresionante din istoria sportului. Aceste cifre spun doar o parte din poveste, dar sunt suficiente pentru a arăta dimensiunea unui pilot care a redefinit limitele în Formula 1. Dincolo de statistici și de statutul de legendă, moștenirea lui Senna se regăsește și în siguranța de astăzi a sportului, schimbările majore implementate după 1994 contribuind la protejarea generațiilor care i-au urmat.

WHAT IF....

Dacă cei 22 de piloți din Formula 1, sezonul 2026, ar sta la aceeași masă de Paște... What If?! - Un studiu despre ouă roșii, orgolii premium, zâmbete false și cine transformă „pofțiți, luați loc” într-o luptă pentru teritoriu!

Există mese de Paște care aduc familiile împreună și există mese de Paște care, după primele 17 minute, scot la suprafață ierarhii vechi, răni competitive, politețe suspectă, priviri care durează puțin prea mult și acel tip de tăcere în care toată lumea spune „ce frumos e că suntem toți aici”, deși în interior se fac deja comparații. Altfel spus, dacă ai pune cei 22 de piloți din Formula 1 la aceeași masă de Paște, n-ai obține o sărbătoare, ci o reuniune de elită, un summit al ego-urilor controlate și probabil singurul prânz de familie din lume în care până și ciocnitul ouălor ar avea *steward review*. Pentru că piloții de Formula 1 au o problemă fundamentală: nu știu să participe la nimic fără să încerce, măcar puțin, să fie cei mai buni la acel lucru, nici la intrat în sufragerie, ales locul la masă, împărțit cozonacul și cu siguranță nici la un ou roșu.



Foto: reddit.com/r/formula1/

DE PAȘTE?!

DE MV3P

Max Verstappen – omul care nu vine la masă, vine să ocupe centrul de gravitație



Max nu vine la masa de Paște ca să socializeze. Max intră cu exact energia omului care a cartografiat deja camera, dinamica, riscurile și punctele de presiune înainte să-și scoată geaca. Nu cere loc. Îl ia. Se așază într-un punct perfect din care vede tot, nu e deranjat de nimeni și poate participa la conversație doar dacă o consideră suficient de relevantă. Dacă spune „Hristos a înviat!”, o face ca și cum ar confirma un rezultat validat de telemetrie. La ciocnitul ouălor nu joacă „frumos”. Joacă eficient. Nu lovește tare. Lovește exact unde trebuie. Și dacă îți sparge oul sub 0.177 secunde, nu zâmbește superior. Ceea ce, sincer, e și mai apăsător. Max este acel membru al familiei care nu trebuie să ridice tonul pentru că simpla lui prezență produce suficientă presiune încât restul să înceapă singuri să se compare.

Lando Norris – verișorul care face glume, pare relaxat și deja e într-un campionat interior cu toată lumea

Lando intră râzând. Și exact acolo începe

pericolul. Pentru că Lando are acel talent foarte rar și foarte enervant de a face totul să pară lejer în timp ce transformă totul într-o competiție subtilă. La suprafață, este simpatic, autoironic, bun de atmosferă și clar genul pe care toată familia îl vrea aproape. În profunzime însă, el este deja implicat mental în: cine a fost salutat primul, cine a primit felia mai mare de cozonac, cine are cel mai bun procentaj la ouă intacte și de ce cineva din capătul mesei pare puțin prea mulțumit de sine. Lando este genul de om care spune: „Nu-mi pasă, sincer.” În exact tonul cuiva căruia îi pasă enorm. Și poate tocmai de aceea funcționează atât de bine pentru că știe să transforme tensiunea în *entertainment*.



Oscar Piastru – liniștitul care spune puțin și destabilizează mult

Oscar este, fără nicio îndoială, cel mai periculos tip de om la o masă mare de familie: cel tăcut. Pentru că oamenii zgomotoși sunt ușor de citit. Cei liniștiți? Aceia sunt problema. Oscar nu cere atenție. Nu forțează carismă. Nu intră în dueluri verbale gratuite. Dar are acel tip de calm perfect steril, care îi face pe ceilalți să se întrebe: „Bun... și tu ce gândești de fapt?” Și exact acolo începe puterea lui. La ciocnitul ouălor, Oscar pare absent. Trei minute mai târziu, are cele mai multe ouă intacte din cameră. La conversație, spune puțin. Dar dacă spune ceva, e atât de bine calibrat



încât cineva din colțul opus al mesei va rămâne ușor afectat până la pască. Oscar nu creează haos, el creează liniște, discomfort și rezultate. Adică exact genul de combinație care în Formula 1 și în familie fiori reci pe șira spinării.

Lewis Hamilton – ruda elegantă care pare relaxată până când realizezi că a controlat toată atmosfera

Lewis vine impecabil. Nu doar bine îmbrăcat. Nu doar bine calibrat. Impecabil conceptual. Are acel tip de prezență care face ca până și intrarea în sufragerie să pară o declarație de stil și poziție. Lewis nu încearcă să domine masa. Asta e frumusețea. Nu trebuie. Te lasă să vorbești, să glumești, să crezi că deții puțin ritmul conversației. Și apoi, într-o singură propoziție perfect dozată, mută atenției al întregii încăperi. Va spune ceva de genul: „Frumos că fiecare familie își păstrează ritualurile.” Și nimeni nu va ști exact de ce, dar toți vor simți că au fost evaluați pe tăcute. Lewis este genul de om care nu câștigă neapărat prin zgomot, ci prin sobrietate, stil și controlul elegant al temperaturii sociale.

Charles Leclerc – omul care poate transforma un ou spart într-o tragedie mediteraneană de interior

Charles vine cu exact energia aceluia membru al familiei despre care toți spun imediat: „Ce băiat fin.” Și este fin. Dar în același timp, Charles are acel dar foarte special de a trăi



până și cele mai mici evenimente casnice cu o noblețe emoțională absolut inutil de frumoasă. Dacă pierde primul ou la ciocnit, nu se enervează. Nu protestează. Nu ridică tonul. Doar apare pe față lui acea expresie impecabilă de: „Accept ceea ce s-a întâmplat, dar aleg să sufăr frumos.” Și toată masa simte imediat că s-a pierdut ceva mai mult decât un simplu ou. Charles nu produce scandal exterior, ci atmosferă, melancolie și senzația că universul, din nou, ar fi putut coopera puțin mai bine.

George Russell – omul care transformă politețea într-o disciplină olimpică



George participă la masa de Paște ca și cum ar exista un regulament oficial al sărbătorii și el ar fi singurul care l-a citit până la anexă.

Totul este corect, elegant, bine dozat și ușor prea bine controlat ca să fie complet inocent. George nu începe scandalul. Dar George este perfect capabil să creeze acel tip de micro-tensiune în care scandalul devine aproape inevitabil și, foarte important, nu poate fi pus oficial pe numele lui. Este genul de om care poate spune: „Nu, nu, stai tu acolo, e perfect.” într-un mod care te face instant să nu mai crezi deloc că e perfect. La ouă are tehnică. La locul la masă are strategie. La replici are acel calm britanic foarte bine lustruit care înseamnă: „Nu am ridicat tonul, deci oficial nu te-am învins. Neoficial, însă...”

Kimi Antonelli – copilul genial al familiei pe care toți încearcă să-l trateze normal, deși nimeni nu-l privește normal

În orice familie există acel tânăr despre care toți spun: „Să nu punem presiune.” în exact tonul unor oameni care au pus deja enorm de multă presiune. Kimi Antonelli este exact acel caz. Vine la masa de Paște cu politețe, prospețime, talent evident și acea aură de „toată lumea știe că urmează ceva mare”. Toți vor să pară relaxați în jurul lui. Nimeni nu este relaxat. Va exista sigur cineva care îl întreabă prea repede „Și, cum te simți?”, cineva care spune apăsător „Are timp, e foarte tânăr.” și cineva care îl analizează în tăcere ca pe un proiect strategic de familie. Ceea ce, tradus în limbaj uman, înseamnă: „Îl evaluăm deja la sânge.”



**Fernando Alonso – unchiul care vine
pentru tradiție, dar dacă simte
slăbiciune, transformă masa într-un
sport de contact**

Fernando nu ia parte la masa de Paște doar ca să respecte obiceiul. Fernando vine pentru ritual, istorie, control teritorial și acea plăcere foarte veche și foarte iberică de a observa generațiile mai noi încercând să creadă că masa este acum a lor. Întră calm. Se așază natural. Vorbește puțin la început. Și exact asta este partea neliniștitoare. Pentru că Fernando este acel membru al familiei care poate sta liniștit 30 de minute, iar apoi, dintr-o singură privire sau propoziție, să reamintească tuturor că: nimeni nu s-a maturizat suficient încât să-l scoată complet din joc. Dacă un pilot mai tânăr încearcă să domine atmosfera prea repede, Fernando nu se supără. Fernando doar devine interesat. Și dacă există o energie pe care nu vrei s-o trezești la o reuniune de familie, este exact asta: interesul competitiv al lui Fernando Alonso.



Momentul critic: ciocnitul ouălor

Dacă vrei adevărul absolut despre cei 22 de piloți, nu-i pune pe pistă. Pune-i să ciocnească ouă. Acolo se termină PR-ul, răspunsurile diplomatice și toate acele formule elegante de „respect reciproc”.

Acolo rămâne doar pilotul.

Max vine cu precizie. Lewis cu clasă. Charles cu emoție. Lando cu glume și ambiție prost ascunsă. George cu tehnică și protocol. Fernando cu experiență de război. Oscar cu tăcere suspect de eficientă. Yuki... dacă ar fi fost la masă, ar fi fost motivul pentru care toată lumea și-ar ține mai bine farfuriile. Dar în 2026 nu mai e pe grilă, așa că scandalul sonor se redistribuie natural către alții mai tineri și mai nervoși.

Dacă cei 22 de piloți din Formula 1 2026 ar sta la aceeași masă de Paște, la final ar spune toți același lucru: „A fost foarte frumos. Chiar liniștit.” Și, desigur, ar minți toți. Pentru că sub urări, zâmbete, ouă roșii, cozonac, pască și conversații aparent civilizate, ar rămâne exact același adevăr care definește acest sport în orice context: Formula 1 nu este niciodată doar despre a fi prezent, Formula 1 este despre a ocupa spațiul mai bine decât ceilalți.

Iar dacă asta se întâmplă pe pistă, în pit, în *briefing* sau la masa de Paște, diferența este doar de decor... nu și de instinct.



GRILA DE START ... LA ROAST

Charles Leclerc: omul care are tot talentul lumii... și, totuși, găsește mereu o metodă să-l irosească fix când contează.

Charles Leclerc a intrat în Formula 1 ca un copil-minune, cu tot ce trebuie: viteză, talent, calm. Toată lumea spunea: „Asta o să fie campion mondial”. Doar că Leclerc are un talent rar: să facă ca fiecare cursă ce începe perfect să se transforme într-un mic dezastru personal.

La Scuderia Ferrari toată lumea spera că a găsit salvatorul echipei. Doar că Ferrari nu vinde mașini, vinde ghinion ambalat frumos: strategii aiurea, pit stop-uri care ar face orice inginer să plângă, decizii care par luate la zar. Leclerc pleacă din pole ca un zeu, dar ajunge la final ca și cum cineva i-ar fi furat roata în drum spre linia de sosire.

Și așa a devenit marca lui: sâmbăta e rapid, duminica e victimă. *Crash*-uri când nu trebuie, greșeli când contează, curse pierdute exact când publicul începe să creadă că, de data asta, e diferit. Talentul lui nu lipsește, e genial pe turul de calificare, dar e aproape imposibil să transforme asta în rezultate reale.



DE MATEI ALEXANDRU

Cariera lui e un șir nesfârșit de „aproape”. Aproape câștigă, aproape domină, aproape arată ca un campion. Dar finalul? Întotdeauna o dezamăgire spectaculoasă, un reminder că talentul nu e suficient când ghinionul e coleg de echipă.

Și asta îl definește: omul care îți dă speranță și apoi ți-o ia, omul care poate să conducă precum un zeu și să se prăbușească precum un muritor. Charles Leclerc nu pierde doar curse. El transformă fiecare victorie posibilă într-un studiu despre cum să ratezi momentul perfect.

La urma urmei, Charles Leclerc știe să te țină atent... chiar dacă nu câștigă.”



SPEED DUEL

CU AXY ȘI ANTAL

Dacă ai ratat prima parte a discuției, nu e panică, o găsești în ediția anterioară.



Cine vi se pare un pilot foarte talentat care nu și-a atins niciodată potențialul, deși a avut o carieră mai lungă decât majoritatea?

Din trecut sau prezent? .. și cum îi aleg, cald din suflet, sau rece ca un matematician?



Dintre cei care au avut în schimb o carieră scurtă, cred că e ușor răspunsul... Greg Moore.



Cum doriți.

Uite, o să trec prin toate ..



Prima dată, cu inima .. TRECUT: Senna a vorbit rar despre adversari, și în general aceia au fost campionii *anyway* .. dar a pomenit mereu un nume: Terry Fullerton.



A spus despre el, cu câteva luni înainte de a pieri pe Imola, că este adversarul pe care l-a prețuit cel mai mult în viața lui.



Și-a spus-o fără să jignească pe nimeni, de aceea Prost i-a devenit mai apoi prieten ..



PREZENT: Danny Ric .. mai e nevoie sa argumentez?!



Acum, clinic... TRECUT: Ricardo Valentin Rodriguez de la Vega .. un mexican care, la 19 ani, se bătea cu profesori ca G. Hill, P. Hill, Brabham, McLaren, Surtees ori Gurney .. la primul start al carierei, în 1961, pe Monza, doar Von Trips a fost mai rapid decât el în calificări .. era un demon al vitezei, un *Speedy Gonzales* ce a rămas de-a pururi tânăr, pierind absurd la 20 de ani...



CONTEMPORAN: Felipe Massa, campionul celor 29 de secunde .. sau PREZENT: Perez ori Bottas, *your choice*.



Wow! Sper să nu ajungă și Leclerc pe acea listă...



El încă are viitorul în față!



Dacă ați putea pilota orice monopost, din orice epocă tehnică a F1, pe orice circuit, ce ați alege?



Orice V10 .. și cel mai slab, nu contează .. am fost în Abu Dhabi și am avut șansa să ne dea Vitaly Petrov în bipostul celor de la circuit, care avea inima V10 .. a fost dragoste la prima vedere .. Îți dai seama cum ar fi fost un tur, cu Schumi în Ferrari-ul F2004???? .. ăla de-a câștigat 15 din 18 curse pe sezon, acum două decenii?



Wow! Vitaly Petrov, un pilot care și-a lăsat puternic amprenta pe istoria circuitului din Emirate!



Ai înțeles sper, să pilotez e prea mult .. prefer să fiu pasager lângă cine știe să exploateze mașina ..



Personal aș alege Ferrari-ul SF71H, primul monopost pe care l-am văzut și l-am auzit în realitate! Aș fi vrut să prind vremurile V10... sau cel puțin V8.



Alegerea este întotdeauna subiectivă și așa și trebuie să fie!



Știu că sunteți un mare fan al motorsportului de peste ocean. Ce moment vă amintiți cu cea mai mare plăcere din ultimii 10 ani în IndyCar și NASCAR?



INDYCAR: mai 2021, era după nenorocirea aia de pandemie, de ziua mea (..ish): Hélio Alves de Castro Neves - Spiderman, care la 46 de ani (și el un Taur născut în mai) le-a aratat tuturor că „balls” poți avea și mai târziu .. o victorie comentată, pe care n-o s-o uit niciodată .. NASCAR: hmm, aici sunt multe, multe rău .. mă opresc la Jeff Gordon, *The Wonder Boy* and *The Golden Era* .. iar ca punte între aceste două sporturi, Danica Patrick .. mie mi-a plăcut mult, iar faptul că a reușit când nimeni nu îi dădea șanse, e meritoriu .. dar mi-a plăcut ca pilot (cine spune că n-a fost e mojić), nicidecum comentator ..



În Indy, la asta mă gândeam și eu, tot victoria lui Hélio de pe Brickyard reprezintă și pentru mine apogeul în tot ceea ce am văzut (live) în cursele din State, per ansamblu. În NASCAR aș merge probabil pe victoria la debut a lui SVG pe străzile din Chicago, pe ploaie.





Foto: zigwheels.com

Racing-ul din MotoGP este totuși probabil cel mai bun din toate campionatele de nivel premium la ora actuală, motiv pentru care consider că acest sport ar avea nevoie de o mare creștere în audiențe, asemenea Formulei 1. Care ar fi principalele asemănări dintre cele două „vârfuri de piramidă” ale acestor „lumi paralele”? Dar deosebiri?



Asemănările sunt clare: ambele competiții au un King și un Villan .. ambele sunt periculoase, în ambele se poate muri .. și în ambele ajung să se întrecă puști din ce în ce mai tineri și mai îndrăzneți .. Deosebiri: poate doar în percepția publicului, care îmbrățișează F1 deși MotoGP este mai periculos și mai spectaculos .. în MGP piloții sunt Daredevils (sau echivalentul modern al cavalerilor călare), iar în F1 sunt Movie/Rockstars .. cred că de aici se trage percepția diferită.



Cine ar fi King și cine ar fi Villain?

Depinde de generație .. însa orice Villain devine Rege la un moment dat!



Din conversații anterioare, îmi aduc aminte că aveți o percepție foarte dezvoltată a esteticului. Ce *livery*-uri preferate ați avut, de-a lungul timpului în F1? Și de sezon întreg, dar și „one off”-uri.



Oooo .. JPS, Camel, Marlboro, Gulf .. on and on .. poate JPS Lotus 12 - Senna.



Foto: fineartamerica.com



Wow! Cred că *after all* avem nevoie de un monopost *black 'n gold* în F1! A trecut ceva timp de la ultimul, asta dacă nu luăm în calcul mașinile APXGP din film! Gulf este și printre preferatele mele, e foarte fresh, foarte plăcut ochilor. Din ultimii ani însă, *livery*-ul meu preferat a fost Red Bull-ul alb din Turcia 2021... sau cel din Japonia de anul trecut.



Foto: in.pinterest.com/zosangmawia00/formula-1/

DANSUL CU FOCUL

DE CIPRIAN VASILIU

Anatomia secretă a startului în F1

Tăcerea care se așterne peste grila de start în acele secunde agonizante, premergătoare stingerii semafoarelor roșii, ascunde sub aparența sa calmă o furtună tehnologică pe cale să se dezlănțuie, un moment de o tensiune aproape insuportabilă în care soarta unei curse poate fi decisă irevocabil. În acest scurt interval, 22 de capodopere ale ingineriei moderne, valorând zeci de milioane de euro și ascunzând sub carcasele lor de carbon unități de propulsie hibride ce dezvoltă mult peste o mie de cai putere, sunt reduse la stadiul de simple obiecte staționare, complet lipsite de atuul lor principal: forța de apăsare aerodinamică. La viteza zero, aripile complexe și difuzoarele sofisticate devin elemente complet inerte, iar întreaga greutate a lansării perfecte cade în mod exclusiv pe umerii aderenței mecanice a pneurilor spate și, mai presus de orice, pe seama unei componente miniaturale, adesea ignorate de ochiul privitorului, dar de a cărei funcționare impecabilă depinde absolut totul: ambreiajul.

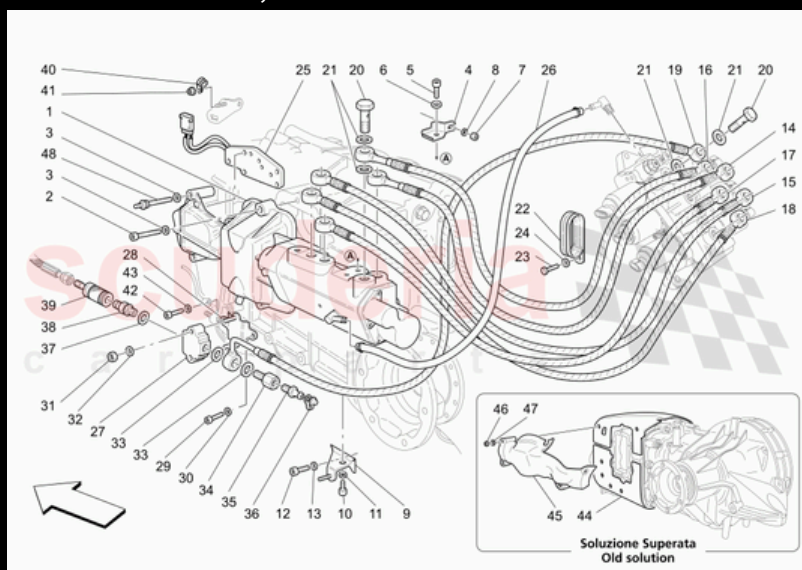


Pentru a înțelege pe deplin capodopera inginerească ce se ascunde în inima transmisiei unui monopost de Formula 1, trebuie să ne detașăm complet de arhitectura masivă și greoaie a ambreiajelor regăsite pe autoturismele de stradă, deoarece aici domnește o obsesie absolută pentru miniaturizare extremă și eficiență termodinamică. Din dorința acerbă de a reduce la minimum momentul polar de inerție, asigurându-se astfel că formidabilul motor V6 turbo poate urca fulgerător în turații fără a fi frânat de mase de rotație inutile, inginerii au creat un ansamblu multidisc din compozit carbon-carbon, ale cărui dimensiuni abia dacă depășesc conturul unei portocale, având un diametru compact de sub 100 de milimetri. Această alegere exotică a materialelor nu este nicidecum o decizie întâmplătoare, ci răspunde necesității stringente de a rezista unor șocuri termice devastatoare, căci în faza critică a patinării de la start, frecarea herculeană dintre discurile motoare și cele conduse generează instantaneu temperaturi ce depășesc pragul de 1000 de grade Celsius, un infern termic în care orice aliaj convențional de oțel s-ar deforma catastrofal sau s-ar suda iremediabil.

Există, totuși, un paradox inerent și fascinant în utilizarea acestui material, dat fiind faptul că proprietățile de frecare ale fibrei de carbon sunt profund influențate de variațiile de temperatură, prezentând un comportament extrem de capricios, chiar periculos, în afara ferestrei optime de operare. Un ambreiaj prea rece permite o

alunecare incontrolabilă, disipând energia prețioasă fără a propulsa mașina în mod eficient, în timp ce supraîncălzirea acestuia va transforma cuplarea într-o smucitură violentă, capabilă să rupă aderența anvelopelor într-o fracțiune de secundă. Tocmai din acest motiv, turul de formare care precede startul reprezintă o procedură de calibrare termodinamică de o importanță capitală, pe parcursul căreia piloții execută simulări de lansare repetate, cu scopul dublu de a aduce pachetul de discuri la temperatura ideală și de a-și întipări în memoria musculară pragul exact de cuplare. Întregul proces de acționare este o capodoperă a mecatronicii moderne, un lanț cinematic virtual ce debutează la nivelul interfeței tactile reprezentate de padelele profilate ergonomic, montate pe spatele volanului.

Într-o eră definită de digitalizare și precizie absolută, aceste padele nu mai controlează niciun sistem mecanic tradițional, ci operează exclusiv prin intermediul unei arhitecturi *fly-by-wire* extrem de avansate, bazându-se pe senzori magnetici dotați cu o redundanță triplă pentru a exclude din start orice posibilitate de eșec tehnic. Acești senzori analizează unghiul de înclinare și cursa padelei acționate de degetele pilotului cu o acuratețe microscopică, transformând imediat intenția mecanică a omului într-un



flux de date digitale care călătorește cu viteza luminii pe magistrala electronică a monopostului, direct către inima sa decizională: Unitatea Electronică de Control. Odată recepționat de către creierul electronic al mașinii, acest semnal este decodat și tradus instantaneu într-o forță fizică copleșitoare prin intermediul unui sistem hidraulic de înaltă performanță, ce operează constant la presiuni de peste 200 de bari.

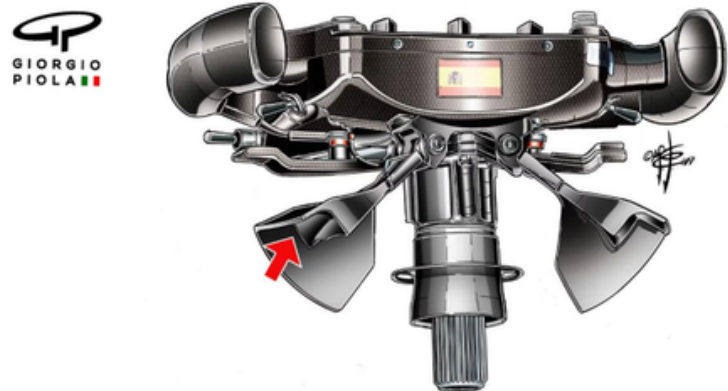
Unitatea de control orchestrează deschiderea milimetrică a unei servovalve electrohidraulice de inspirație aerospațială, care ghidează fluidul sub presiune printr-un labirint de conducte către cilindrul receptor concentric, o componentă vitală integrată direct în carcasa super-ușoară a cutiei de viteze. Sub forța formidabilă a acestui fluid, actuatorul hidraulic comprimă cu o violență controlată arcul diafragmă al ambreiajului, separând cu doar câțiva milimetri pachetul de discuri de carbon și izolând astfel complet unitatea de putere, care deja urlă asurzitor pe grilă, de puntea motoare aflată încă în repaus absolut.

În momentul de maximă încărcătură emoțională în care luminile roșii se sting, declanșând cursa propriu-zisă, responsabilitatea colosală a unui start reușit se mută în mod exclusiv asupra pilotului, deoarece regulamentele stricte interzic categoric orice formă de asistență electronică prin care calculatorul ar putea prelua controlul tracțiunii. Pilotul, rămas singur în fața puterii brute a motorului, trebuie să execute o mișcare de eliberare a ambreiajului ce seamănă cu un balet balistic de înaltă precizie, un proces biomecanic divizat în două etape distincte, a căror fluiditate dictează reușita lansării.

Prima etapă implică o relaxare extrem de rapidă a presiunii de pe padelă, o mișcare

executată orb, bazată exclusiv pe reflex, exact până la acel „punct de mușcătură” memorat pe parcursul turului de formare, pragul critic în care suprafețele de carbon încep să se întrepătrundă, iar cuplul motor încearcă disperat să învingă inerția masei statice a vehiculului. Aici, pe grila de start, se dă adevărata bătălie a fizicii, o luptă purtată la interfața minusculă dintre cauciucul anvelopelor și asfaltul încins al pistei, definind un echilibru extrem de precar pe care pilotul trebuie să-l gestioneze cu sensibilitatea tactilă a unui maestru. O eliberare a padelei cu doar o fracțiune de milimetru peste limita optimă va transfera o forță prea mare și prea bruscă către puntea spate, copleșind instantaneu capacitatea de tracțiune a pneurilor și transformând lansarea într-o risipă spectaculoasă, dar devastatoare, de fum de cauciuc și timp prețios. În contrast absolut, o abordare prea conservatoare, caracterizată de o cuplare ezitantă sau insuficientă, va duce la o prăbușire catastrofală a turației motorului sub povara greutateii mașinii, moment în care demonul nevăzut al oricărui pilot: sistemul electronic Anti-Stall, care va interveni brutal, decuplând autonom ambreiajul pentru a preveni oprirea propulsorului și lăsând monopostul inert, pradă plutonului care se năpustește fulgerător din spate. Dacă această fază critică este depășită cu succes, iar monopostul este catapultat impecabil din propria sa staționare, începe imediat a doua parte a coregrafiei, o fază dictată de legile aerodinamicii aflate în plină expansiune. Pe măsură ce mașina accelerează puternic, despiciând aerul, aripile încep să genereze forța de apăsare necesară pentru a presa puntea spate de asfalt cu o eficiență din ce în ce mai mare, moment în care pilotul, simțind prin propriul

corp creșterea aderenței, modulează și eliberează treptat restul cursei padelei, dictând curgerea optimă a puterii către roți. Această tranziție se încheie cu eliberarea completă a ambreiajului, un moment ce survine de obicei simultan cu trecerea de pragul de 100 de km pe oră, când întregul sistem de discuri de carbon devine o entitate compactă și rigidă.



Din acel punct critic, ambreiajul părăsește practic scena principală a acțiunii, devenind o legătură indisolubilă și tăcută între motor și transmisie, predând cu eleganță ștafeta uimitoarelor cutii de viteze secvențiale de tip seamless-shift. Aceste minuni ale ingineriei mecanice folosesc propriile sisteme de actuatoare electrohidraulice ultra-rapide pentru a preselecta și a angaja treptele de viteză într-o fracțiune de milisecundă, operând într-o simbioză perfectă cu unitatea de putere care, preț de o scânteie, își întrerupe aprinderea pentru a permite schimbarea treptei fără a mai solicita decuplarea ambreiajului principal. Astfel, deși durata sa de glorie se măsoară exclusiv în cele câteva secunde halucinante ale startului, ambreiajul de Formula 1 rămâne una dintre cele mai captivante realizări din universul motorsportului, o punte vitală între capacitatea de calcul rece a procesoarelor și talentul visceral al omului capabil să îmblânzească aceste forțe supreme.

PERFECT SHOT



Robert Lintescu

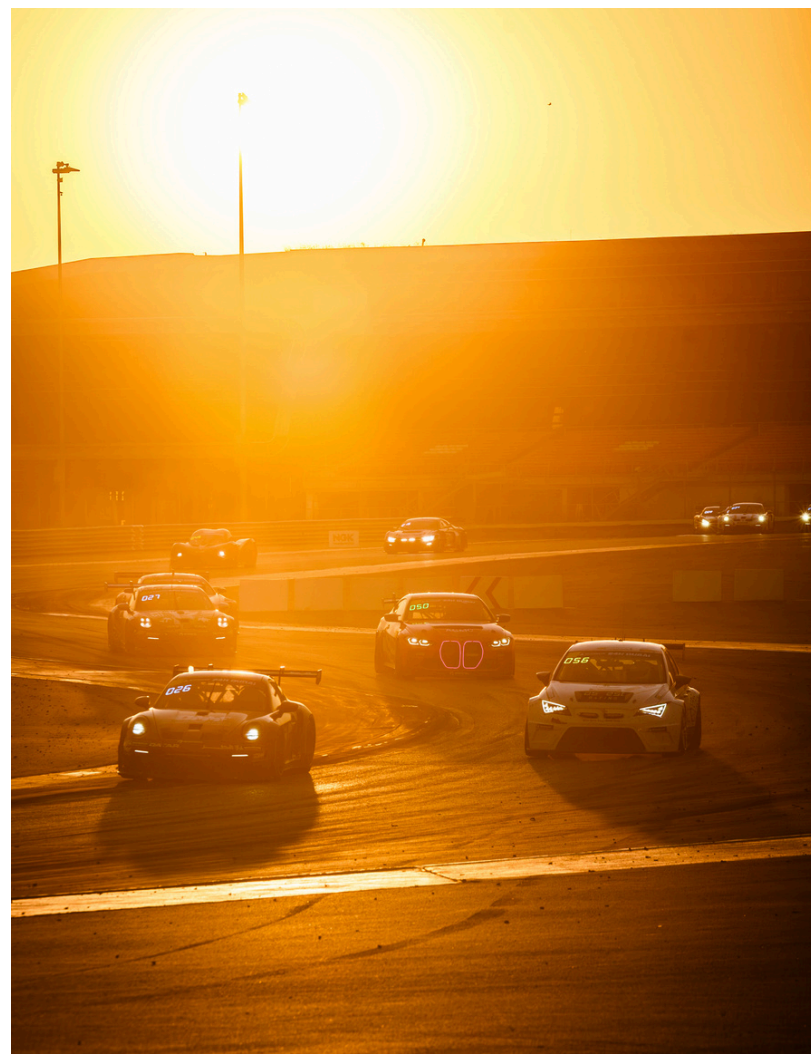
Robert este fotograful profesionist ce surprinde cursele de motorsport în imagini pline de viață și dinamism. Reușește să redea momentele cheie ale curselor și spectaculoasa mișcare a mașinilor pe circuit.

Fotografiază frecvent supercaruri și hypercaruri, participând la evenimente auto de mare clasă. Stilul său este clar și expresiv, punând accent pe lumină, detalii și viteza acțiunii.

Fotografiile lui surprind atât de bine atmosfera și emoția lumii motorsportului, încât sunt folosite în reviste, articole și materiale promoționale.

Q Cum s-a transformat o sâmbătă aleatorie la Evolve Auto Cross într-un drum care te-a dus aproape la toate evenimentele importante de la Dubai Autodrome și Yas Marina?

Am făcut doar poze la Auto Cross o perioadă, iar într-o zi am auzit de cursa *24h of Dubai*, desfășurată la Dubai Autodrome. Am mers acolo din curiozitate, iar abia atunci mi-am dat seama că Auto Cross-ul este plictisitor și că sunt mult mai interesante cursele.



Q Venind din fotografia de *real estate*, unde totul e controlat și static, cât de greu a fost să-ți adaptezi instinctele pentru un mediu precum motorsportul, unde totul se întâmplă într-o fracțiune de secundă?

Când făceam poze la *real estate*, făceam doar ca pozele să fie făcute. Nu era nimic interesant, totul era monoton. Schimbarea la fotografia motorsport nu a fost foarte grea. Mi s-a părut că e mai ușoară, nimic nu e plănuț sau aranjat în prealabil. Singura schimbare pe care a trebuit să o fac a fost să mă mișc mai repede și să încerc diferite unghiuri.



Q Ai fotografiat curse de anduranță, drifting și autocross. Care dintre ele îți pune cel mai mult la încercare reflexele și creativitatea și unde simți că ies cele mai spectaculoase cadre?

Din toate evenimentele, tandem drifting este cel mai interesant. Cursele durează doar câteva secunde, mașinile aproape că nu sunt predictibile, apare mult fum de la cauciucuri și, din când în când, cauciucurile sunt în flăcări.

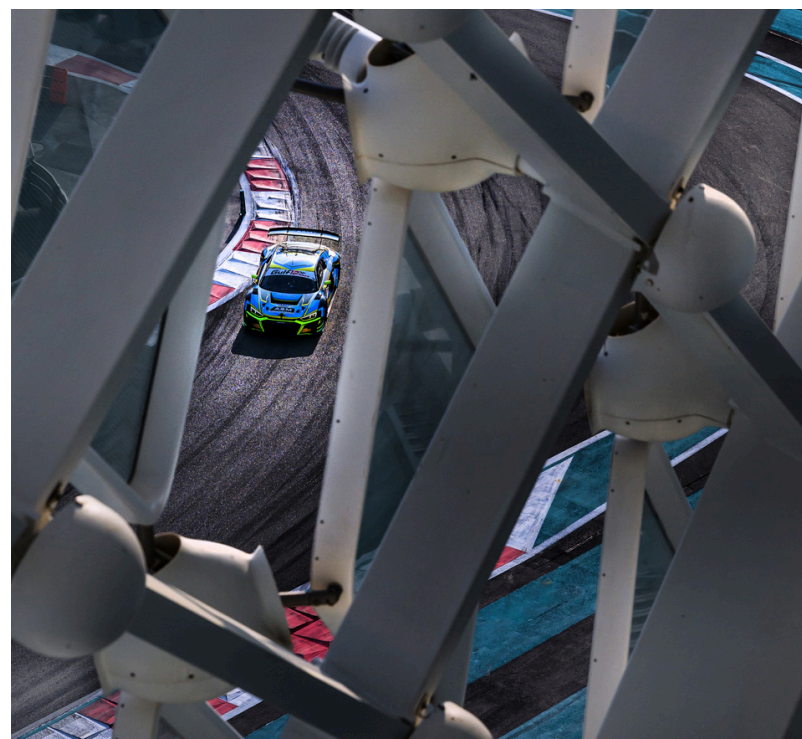
Q Fiind prezent constant la evenimente, dar nu ca fotograf oficial al unei echipe, ci pentru tine și portofoliul tău, simți că această libertate îți oferă o altă perspectivă asupra motorsportului?

Pentru că nu sunt fotograf oficial al unei echipe, am mai multă libertate să fac ce vreau. Nu sunt stresat să fac poze doar la o echipă, unde, de cele mai multe ori, trebuie să fiu în două sau trei locuri în același timp.



Q Există un tip de cadru sau un moment anume pe care îl cauți mereu la un eveniment auto? Acel *magic shot* ce pentru tine spune toată povestea unei zile de cursă?

Sunt câteva cadre pe care le am în minte la curse, dar încă nu am zis „*That's it!!*”. Nu cred că doar o poză poate să spună toată povestea unei curse.



Q În *automotive photography*, unde mulți urmăresc doar mașina perfectă și lumina bună, tu unde încerci să aduci personalitate: în unghi, în mișcare, în atmosferă sau în povestea din jurul mașinii?

De cele mai multe ori, în condițiile ideale, fac o poză pe care o consider bună, dar plictisitoare. După ce fac această poză, experimentez cu unghiuri „ciudate” sau în mișcare, ceva diferit.

Q Ai în descrierea profilului de Instagram „*Come for the cars, stay for the comic relief*”. Cât de important este pentru tine să nu tratezi fotografia auto ca pe ceva prea rigid sau prea solemn?

Cel mai important este să nu faci nimic prea serios. Cel puțin în cazul meu, dacă mă concentrez prea tare la un eveniment, nu îmi place rezultatul. Dacă merg cu ideea că este doar o modalitate să mă relaxez și să mă distrez, rezultatele sunt mult mai bune.



Q După atâtea evenimente la Dubai Autodrome și Yas Marina, mai există vreun moment de pe circuit care încă îți dă acel sentiment de „asta trebuie să surprind neapărat”?

Pe cele două circuite, indiferent de cursă, încerc să îmi păstrez „tradiția” și să surprind 4 poze „standard”: este o curbă unde mașinile sunt foarte aproape de zid; poza cu discurile de frână roșii; poza cu mașinile la apus; poza cu cel puțin 3 mașini în șicane.

Q Ce ai învățat despre mașini și motorsport prin obiectiv, lucruri pe care poate un fan obișnuit nu le observă din tribună sau de la televizor?

Ceea ce nu văd fanii din tribună sau la televizor este atmosfera de pe circuit și din pit-uri. Se simte tensiunea, se vede haosul controlat, mirosul de cauciucuri și frâne, zgomotul și viteza reală dacă stai lângă circuit.

Q Dacă te uiți la primele tale imagini de la Evolve Auto Cross și la ceea ce faci acum, care este diferența cea mai mare: tehnica, ochiul sau încrederea?

Cea mai mare diferență de la prima poză până acum este că sunt mult mai încrezător în ceea ce fac. La început nu știam ce fac, dar acum știu ce vreau și nu îmi este frică să încerc ceva nou.



Q Există un eveniment sau un tip de motorsport pe care simți că încă nu l-ai fotografiat așa cum ți-ai dori și care a rămas pe lista ta de *unfinished business*?

Sunt destule evenimente la care vreau să particip, dar încă nu am avut șansa: 24H Nürburgring, 24h Le Mans, Formula 1 în Singapore, WRC, Stadium Super Trucks și Dakar.

Q Privind spre viitor, ți-ar plăcea să rămâi în continuare independent, fotografiind pentru tine, sau te vezi la un moment dat lucrând direct cu o echipă, un campionat sau un brand mare din motorsport?

Chiar dacă sunt independent, ar fi frumos și interesant să lucrez direct cu un campionat. Cui nu i-ar plăcea să se plimbe prin lume și să fie plătit pentru asta?

Q Cum privești fotografia din perspectiva inteligenței artificiale, ajută sau alterează arta fotografică?

Inteligența artificială în fotografie poate să fie utilă în editare, dar nu o să înlocuiască „ochiul” și viziunea unui fotograf.

Q Cum îți place să îți petreci timpul atunci când nu faci fotografii?

În timpul liber nu fac nimic interesant. Poate repar ceva la mașină ori merg în excursii aleatorii.

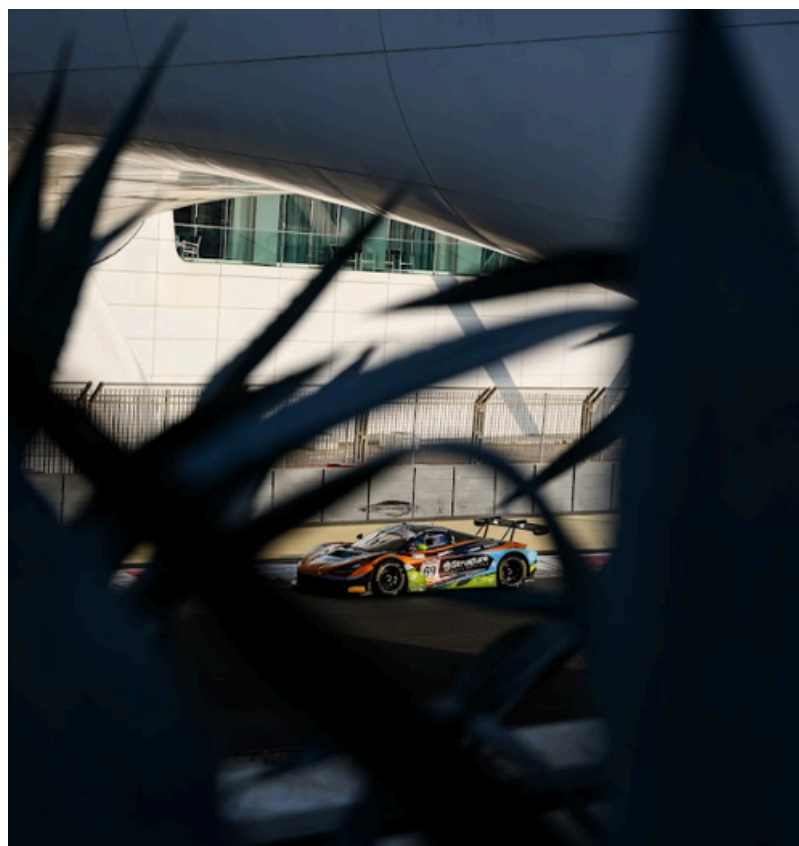


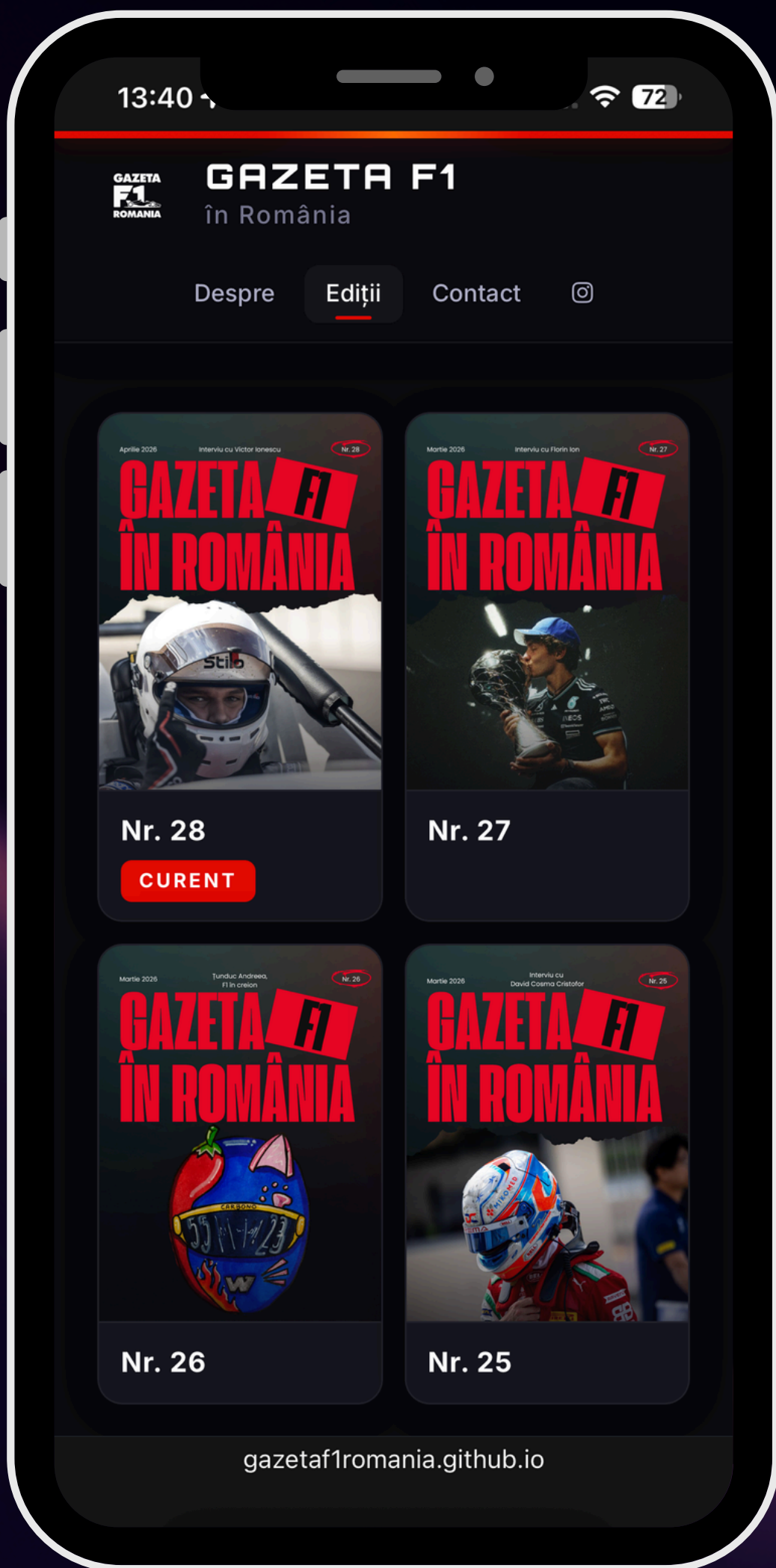
Q Ai un fotograf pe care îl admiri și pe care ți-ar plăcea să ai ocazia să îl întâlnești?

Sper ca într-o zi să îl întâlnesc pe George Williams, un cunoscut fotograf din domeniul auto, ce a fost numit recent unul dintre cei mai buni 200 de fotografi din lume.

Q Din Formula 1, pe cine ți-ar plăcea să surprinzi pe circuit? Dar în afara lui?

Din Formula 1 aș vrea să surprind orice pilot de la Scuderia Ferrari. După cum a spus Sebastian Vettel, „Everybody is a Ferrari fan. Even if they say they are not, they are Ferrari fans”. În afara circuitului, aș vrea să stau de vorbă cu Max Verstappen. Îmi place atitudinea lui sinceră și directă.





Gazeta F1 în România

ARHIVA GAZETEI.

Toate edițiile
acum și pe
site-ul nostru.

Mergi pe
gazetaf1romania.github.io

Redacția gazetei

Spider

Gabi

Ana-Mirela

Andreas

Cristina

Adrian